Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7371**

16. Wahlperiode 29. 11. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/7104 –

Flughafenanbindungen von Fernverkehrshaltepunkten der Bahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Bereits in den 80er und 90er Jahren des letzten Jahrhunderts wurden fast alle deutschen Flughäfen an ein S- bzw. U-Bahnnetz angeschlossen. Erst in den letzten Jahren wurden einige Großflughäfen wie beispielsweise Köln/Bonn, Frankfurt/M und Düsseldorf mit einem Fernverkehrshalt der Deutschen Bahn AG (DB AG) ausgestattet.

Aufgrund der inzwischen vorliegenden Erfahrungen und Beteiligungen des Bundes sollte geklärt werden, ob ein stärkeres Engagement bei Fernverkehrshalten an Flughäfen nötig ist oder eher vom Bau neuer Halte mit Unterstützung des Bundes abgesehen werden sollte.

1. Für welche Flughafenbahnhöfe wurden in welcher Höhe Bundesmittel bezahlt, um sie als Fernverkehrshalt nutzen zu können, und wie viele Züge halten dort?

Mit Bundesmitteln wurden nachstehende Flughafenbahnhöfe als Fernverkehrshalte realisiert:

1. Flughafenbahnhof Köln/Bonn, einschließlich der Bogentrasse (Anteil Bundesmittel: rund 255 Mio. Euro),
2. Flughafenbahnhof Düsseldorf (Anteil Bundesmittel: 14,6 Mio. Euro) und
3. Flughafenbahnhof Frankfurt/Main (Anteil Bundesmittel: 97,5 Mio. Euro).

2. Wie haben sich die Fahrgastzahlen aufgeschlüsselt nach Zuggattungen an den Fernverkehrshalten mit Flughafenanbindung in den letzten 15 Jahren entwickelt (Angaben bitte tabellarisch aufschlüsseln nach Jahr und Bahnhof sowie danach, ob es sich um durchgehende Züge oder jeweils beginnende bzw. endende Züge handelt)?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über die aktuellen Fahrgastzahlen an den Fernverkehrshalten mit Flughafenanbindung vor. Die detaillierte Dar-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28. November 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

stellung der Fahrgastzahlen an den Verkehrshalten fällt in die Verantwortung der jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

3. Wie haben sich die Fluggastzahlen an diesen Standorten entwickelt?

Die Passagierentwicklung (an + ab) an den in der Antwort zu Frage 1 genannten Flughäfen mit Fernbahnanbindung zeigt folgende Entwicklung:

	1992		1993		1994		1995	
Düsseldorf	12 075 976	8,4%	12 872 952	6,6%	13 794 168	7,2%	14 920 028	8,2%
Köln/Bonn	3 418 946	14,8%	3 785 161	10,7%	3 887 928	2,7%	4 645 329	19,5%
Frankfurt	30 084 602	10,3%	31 766 838	5,6%	34 375 780	8,2%	37 401 303	8,8%

	1996		1997		1998		1999		2000	
Düsseldorf	14 182 701	–4,9%	15 337 839	8,1%	15 608 865	1,8%	15 814 769	1,3%	15 911 464	0,6%
Köln/Bonn	5 112 062	10,0%	5 219 636	2,1%	5 293 328	1,4%	5 881 568	11,1%	6 192 399	5,3%
Frankfurt	38 021 939	1,7%	39 612 745	4,2%	42 078 220	6,2%	45 349 123	7,8%	48 964 607	8,0%

	2001		2002		2003		2004		2005	
Düsseldorf	15 294 393	–3,9%	14 589 303	–4,6%	14 125 444	–3,2%	15 093 402	6,9%	15 392 702	2,0%
Köln/Bonn	5 631 061	–9,1%	5 290 970	–6,0%	7 675 418	45,1%	8 251 945	7,5%	9 387 356	13,8%
Frankfurt	48 196 902	–1,6%	48 081 118	–0,2%	48 024 693	–0,1%	50 702 512	5,6%	51 791 030	2,1%

4. Wie hoch ist der Anteil an Fluggästen, die mit dem Fernverkehrs- bzw. Nahverkehrszug ankommen oder abreisen?

5. Inwieweit konnte durch den Bau von Fernverkehrshalten der Anteil der Kurzstreckenflüge signifikant reduziert werden?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen zum Anteil der Fluggäste, die mit dem Fern- bzw. Nahverkehrszug ankommen bzw. abreisen und zum Anteil der Reduzierung von Kurzstreckenflügen keine Angaben vor. Die Offenlegung dieser Angaben fällt in den unternehmerischen Verantwortungsbereich der jeweiligen Verkehrsunternehmen.

Durch die Fernverkehrshalte ist ein deutlicher Rückgang der Flüge auf der Route Köln/Bonn–Nürnberg zu verzeichnen. Auf der Route Köln/Bonn–Stuttgart wurden bereits im Jahre 2002 die Flüge eingestellt. Zudem werden zunehmend auf den einzelnen Routen kleinere Flugzeuge eingesetzt. Aktuell wurden mit dem Winterflugplan 2007 die Kurzstreckenflüge zwischen Frankfurt am Main und Köln eingestellt.

6. Welche Erfahrungen haben der Bund aus der Finanzierung der Schieneninfrastruktur und die DB AG aus dem Betrieb der Flughafenschleife Köln/Bonn gewonnen?

Im Rahmen der Gesamtleistungen des Bundes über die Ausgleichsmaßnahmen für die Region Bonn wurden rund 255 Mio. Euro zur Finanzierung des Anschlusses des Flughafens Köln/Bonn an die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main bereitgestellt. Wie in der Antwort zu Frage 5 bereits ausgeführt, ist ein deutlicher Rückgang innerdeutscher Flüge zu registrieren, so dass die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger zu den erwarteten positiven Effekten führt.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Anbindung des Flughafens Stuttgart als Fernverkehrshalt im Rahmen des Projektes „Stuttgart 21“?

8. Wie viele Fernverkehrshalte pro Stunde und Richtung liegen den Planungen für den Flughafenbahnhof Stuttgart zugrunde und sind diese Annahmen noch realistisch?

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die dadurch entstehende Fahrzeitverlängerung?

10. Mit welchen Fahrgastzahlen für den Fernbahnanschluss und die S-Bahn rechnet die Bundesregierung am Flughafenbahnhof Stuttgart pro Jahr?

Die Fragen 7 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Projekt „Stuttgart 21“ ist kein Bedarfsplanvorhaben. Der Bund beteiligt sich lediglich im Rahmen sogenannter Als-ob-Kosten, die ohne eine Realisierung von „Stuttgart 21“ für den Neubauabschnitt Stuttgart – Wendlingen angefallen wären, an der Finanzierung des Projektes.

Die Entscheidung, eine Fernbahnanbindung für den Flughafen Stuttgart zu realisieren, wurde von der Deutschen Bahn AG (DB AG) als Vorhabensträger und dem Land Baden-Württemberg getroffen. Angaben zu den hierbei zugrunde gelegten Planungen können nur von DB AG und Land gemacht werden.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Anbindung des Flughafens Berlin BBI als Fernverkehrshalt?

Die Bundesregierung hält grundsätzlich eine schienenseitige Anbindung des Flughafens Berlin-Brandenburg International (BBI) für zwingend erforderlich. Aufgrund des mit der Entwicklung des BBI zu erwartenden künftigen Verkehrsaufkommens und den baulichen Zwängen wird der Tunnelbahnhof bereits vollständig als Fernverkehrshalt ausgebildet.

12. Wie viele Fernverkehrshalte pro Stunde und Richtung liegen den Planungen für den Flughafenbahnhof Berlin BBI zugrunde und sind diese Annahmen noch realistisch?

Den Planungen für den Flughafenbahnhof BBI liegt derzeit ein Fernverkehrshalt alle 2 Stunden für jede Richtung zugrunde.

13. Welche Fernverkehrsstrecken sollen wie oft zum neuen Flughafenbahnhof umgeleitet werden?

Zunächst erfolgt die Führung des Fernverkehrs in der Relation Rostock–Berlin–Görlitz/Breslau (Wroclaw) über den Flughafen BBI.

14. Mit welchen Fahrgastzahlen für den Fernbahnanschluss, die Regionalbahn und die S-Bahn rechnet die Bundesregierung am Flughafenbahnhof Berlin BBI pro Jahr?

Die Bundesregierung rechnet anfänglich für den Verkehrshalt BBI mit einem Reisendenaufkommen von insgesamt 10,6 Millionen Personenfahrten pro Jahr. Davon entfallen 1,8 Millionen Personenfahrten pro Jahr auf die S-Bahn.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung die verkehrsverlagernden Effekte durch eine Transrapidanbindung des Flugplatzes München von der Straße auf die Schiene?

Eine im Jahre 2004 durchgeführte Nachfrage- und Erlösprognose für die Magnetschwebebahn-Verbindung München Hbf.–Flughafen München hatte zum Ergebnis, dass rund 30 Prozent der Nutzer dieser Verbindung vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) kommen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333